Skrzydła i Motor



Nr 250 (14)
ROK VI
1 – 7 • IV • 1951
CENA 60 gr

ĆWIERĆ TYSIĄCA

ALFRED WINDHOLZ, mjr

Redaktor Naczelny Czasopism Lotniczych



Oddajemy dziś w Wasze ręce, Czytelnicy dwieście pięćdziesiąty numer SiM-u. Często przy okazji jubileuszów zbierają się poważni ludzie, wygłaszają poważne przemówienia na cześć jubilata, wychwalają jego zasługi, wznoszą toasty za jego zdrowie. My, koledzy zrezygnujemy z takiej uroczystości.

SiM jest pismem młodym. Jest pismem młodych i dla młodych. Nie pasuje do niego jakoś dostojna nazwa „jubilata". Bo jubilat — to przeważnie ktoś siwy, często z brodą, trochę sztywny i bardzo poważny. A my nie chcielibyśmy, ażeby SiM nawet na swój własny jubileusz przypiął sobie brodę. Nie chcemy by stał się sztywny i poważny.

Kiedy wypuszczaliśmy w świat pierwszy numer SiM-u stawialiśmy sobie zadanie: SiM ma być pismem dla młodzieży lotniczej. Ale życie, płynące wartkim, niepowstrzymanym potokiem wkrótce postawiło przed nami nowe zadanie: SiM winien być pismem młodzieży lotniczej. Nie dla niej, ale jej własnym.

Czy pismo spełniło swoje zadanie?

SiM wzbudził zainteresowanie i zamiłowanie do lotnictwa wśród dziesiątków i setek tysięcy naszej młodzieży. Tysiącom wskazał drogę do lotnictwa, pomógł im na tej drodze radą i nauką. Wielu Simkarzy, którzy w dniu 16 czerwca 1946 roku brali do ręki pierwszy numer naszego tygodnika dopiero marząc o lataniu — dziś są pilotami, wyczynowcami, rekordzistami. Wielu z nich pełni dziś zaszczytną służbę w naszym lotnictwie wojskowym. Niemało zostało inżynierami lotniczymi, konstruktorami, technikami. Dumni jesteśmy z tego, że nasz skromny tygodnik wniósł swój wkład w wychowanie młodych kadr naszego ludowego lotnictwa.

Popełnialiśmy błędy w naszej pracy. Dziś z perspektywy ćwierci tysiąca numerów widzimy je szczególnie jaskrawo. Był czas, że zbyt słabo walczyliśmy o nowy, ludowy charakter naszego lotnictwa. Był czas, kiedy śrubka przedstawiała nam człowieka. Zdarzało się, że ulegliśmy bałwochwalczemu kultowi dla rzekomo niezrównanej techniki Zachodu. Ze wstydem przeglądamy dziś niektóre numery z minionych lat.

Potrafiliśmy jednak w porę dostrzec nasze błędy. Potrafiliśmy z nich wyciągnąć właściwe wnioski. Na błędach uczyliśmy się, jak należy pracować i walczyć, jak budować ludowe lotnictwo, jak wychowywać jego nowych ludzi.

Od naszych radzieckich towarzyszy i kolegów uczymy się, jak lepiej pracować i lepiej budować. Z przebogatych doświadczeń Związku Radzieckiego korzystamy, rozwijając i umacniając nasze ludowe lotnictwo. Od Związku Radzieckiego uczymy się cenić droższy ponad wszystko kapitał — ludzi. Korzystając z nauk wielkiego Stalina wiemy, że technika służy człowiekowi, że trzeba umieć ją opanować i wziąć od niej wszystko, co tylko może dać. Wiemy że „odwagą zdobywa się miasta, ale tylko wtedy, kiedy śmiałość odwaga i gotowość do ryzyka łączą się z dużą wiedzą".

Dlatego uczyliśmy i uczymy naszą lotniczą młodzież prawdziwego bohaterstwa i odwagi na przykładzie bohaterskich Stalinowskich Sokołów. Uczymy ją na wzorach Gastello i Tałalichina, Maresjewa, Rudniewej, jakim powinien być prawdziwy lotnik, jak powinien kochać swoją ojczyznę. Uczymy naszą młodzież opanowywać technikę tak, jak opanowali ją Czkałow, Pokryszkin i Kożedub.

Dzięki przykładowi radzieckiego lotnictwa, dzięki jego braterskiej pomocy wyrosły nasze młode skrzydła. Wraz z nimi rósł SiM. Ze skromnego pisemka, które gubiło się w sprawach naszego lotnictwa, a często wlokło się z tyłu za nimi, SiM stał się prawdziwym przyjacielem i pomocnikiem, nauczycielem i przewodnikiem naszej lotniczej młodzieży. Coraz pewniej kroczy w czołówce, prowadząc i mobilizując młodzież do lotniczej pracy.

A pracy przybywa coraz więcej. Rosną zadania SiM-u na miarę rosnących zadań naszej wspaniałej, porywającej sześciolatki. Coraz nowe i większe zastępy najlepszej, polskiej młodzieży przychodzą do lotnictwa. Ojczyzna nasza potrzebuje lotników, umiejących służyć gospodarce narodowej i gotowych w razie potrzeby stanąć w obronie naszej niepodległości. Potrzebni są inżynierowie i konstruktorzy, mechanicy i technicy. Dlatego też nie wolno nam spocząć w naszej pracy, nie wolno osłabić tempa.

Ćwierć tysiąca numerów — to nie mały dorobek. Ale nam nie wolno upajać się osiągniętymi sukcesami. Jeszcze szerzej niż dotychczas SiM nasz musi popularyzować lotnictwo wśród młodzieży, wskazywać jej drogę do lotnictwa, mobilizować ją do jeszcze aktywniejszej pracy w Lidze Lotniczej. Nasz SiM jeszcze lepiej niż dotychczas musi uczyć, pomagać młodzieży w zdobywaniu wiedzy lotniczej. Jeszcze bardziej bojowo musi SiM walczyć z tymi, którzy usiłują nam przeszkodzić i hamować tempo naszej lotniczej pracy: z wrogiem klasowym i bumelantem, z biurokratą i jaśnie-panem, który uważa, że czyni łaskę, racząc się zjawić na trening w klubie. Jeszcze bezlitośniej powinien nasz tygodnik demaskować zbrodnicze oblicze imperialistycznego lotnictwa, służącego podżegaczom wojennym, rozwiewać mity o „cudach" amerykańskiej techniki.

Jeszcze powszechniej niż dotychczas musi SiM popularyzować zdobycze i osiągnięcia radzieckiego lotnictwa, uczyć naszą młodzież korzystania z jego wspaniałych doświadczeń, wychowywać ją na przykładach radzieckich pilotów.

Jeszcze mocniej, wreszcie musi SiM powiązać się ze swymi czytelnikami, z całą lotniczą młodzieżą. Musi stać się jej nieodłącznym przyjacielem i doradcą, nauczycielem i przewodnikiem.

Jeśli tygodnik „Skrzydła i Motor" zadania te wykona — będzie to jego wkładem w budowę potężnego lotnictwa, godnego naszej przyszłej socjalistycznej Polski.





Z okazji wydania jubileuszowego numeru tygodnika „Skrzydła i Motor“ składam redakcji pisma w imieniu Zarządu Głównego Ligi Lotniczej i swoim własnym serdeczne podziękowanie za dotychczasową pracę nad krzewieniem idei lotniczej wśród najszerszych mas młodzieży polskiej. Popularyzując lotnictwo „Skrzydła i Motor“ spełnia chlubną służbę wzmacniania potencjału lotniczego Polski Ludowej.

Prezes Zarządu Głównego
Ligi Lotniczej
inż. mgr SERGIUSZ MINORSKI

**DO
REDAKCJI TYGODNIKA
MŁODZIEŻY LOTNICZEJ
„SKRZYDŁA I MOTOR“**

Z okazji wydania 250-go numeru tygodnika „Skrzydła i Motor“ życzę redakcji dalszej owocnej pracy w budowie masowego i silnego lotnictwa sportowego Polski Ludowej.

**Dowódca Wojsk Lotniczych
JAN TURKIEL
gen. broni.**

W związku z wydaniem 250 numeru tygodnika „Skrzydła i Motor“ życzę zespołowi redakcyjnemu i pracownikom technicznym dalszych osiągnięć w pracy.

Tygodnik „Skrzydła i Motor“ w poważnym stopniu przyczynił się do spopularyzowania wśród szerokich rzesz młodzieży zadań, jakie ma do spełnienia lotnictwo Polski Ludowej w Sześcioletnim Planie budowy podstaw socjalizmu.

Z-ca Dyrektora Departamentu
Lotnictwa Cywilnego
JERZY FALBER

Ogromne zainteresowanie młodzieży szybownictwem i lotnictwem silnikowym, setki modelarni, w których młodzież rozwija swoje zdolności techniczne i zamiłowanie do lotnictwa — świadczą o poważnych sukcesach w pracy Ligi Lotniczej.

Do tych sukcesów w poważnym stopniu przyczynił się świetnie redagowany tygodnik Ligi Lotniczej „Skrzydła i Motor“, służąc popularyzacji ważnej dziedziny dla obronności Ojczyzny i jej pokojowego rozwoju — lotnictwa.

Z okazji wydania 250-tego numeru „Skrzydła i Motor“ przesyłam imieniem sportu polskiego serdeczne gratulacje z okazji dotychczasowych osiągnięć i życzenia dalszego rozwoju tego pisma w służbie naszej Ludowej Ojczyzny.

Przewodniczący Głównego
Komitetu Kultury Fizycznej
MOTYKA LUCJAN

250 — 250 — 250 — 250

Redakcja SiM-u z okazji 250-ego numeru otrzyma na pewno masę telegramów, listów i powinszowań. Na pewno wielu ze stałych czytelników i przyjaciół napisze artykuły mówiące o osiągnięciach naszego sympatycznego, żywego i bojowego tygodnika lotniczej młodzieży.

Mógłbym właściwie i ja napisać taki artykuł. Mógłbym opowiedzieć o tych pierwszych miesiącach pracy redakcji, kiedy w płaszczach i futrzanych rękawicach siedzieliśmy w pięciu czy sześciu w jednym pokoiku, który nie posiadał okna. Mógłbym opowiedzieć o tych długich i gorących dyskusjach, które poprzedziły ukazanie się pierwszego numeru. Mógłbym mówić o błędach popełnianych przez redakcję, o tym jak walczyliśmy z nimi, o tym, jakie osiągnęliśmy sukcesy. Mógłbym wreszcie, i to byłaby naprawdę frapująca opowieść, napisać o tym, jak wraz z pismem rośli, wyrabiali się, kształtowali swój światopogląd i pióro ludzie redakcji.

Przerzucając stronice 249 numerów SiM-u myślę raczej nie o nich i nie o tym, najbliższym, który nosić będzie dumną liczbę 250, ale o tych dalszych, które za rok zakończą trzecią setkę i o artykułach, które zapełnią ich stronice...



...Na wioski i miasta Korei padają bomby, z bomb tych wydobyły się obłoki brunatnego gazu trującego. Piloci w mundurach z literami US na klapach strzelają z odrzutowców do kobiet i chłopów w polu, podpalają szpitale i Domy Dziecka.

Ci sami piloci, na rozkaz tych samych zbirów, zrzucali w roku ubiegłym stonkę ziemniaczaną na pola Niemieckiej Republiki Demokratycznej i w fale Bałtyku, które niosły ją ku brzegom naszej ojczyzny.

Ci sami piloci, na rozkaz tych samych zbirów bombardowali w roku 1944 i 1945 polskie fabryki, by zniszczyć przemysł, który miał służyć naszemu narodowi.

Ci sami bandyci i podżegacze wojenni posyłali z angielskich lotnisk eskadry polskie na wyprawy bombowe, z których miało nie wrócić minimum 50% załóg.

Ci sami bandyci — amerykańscy imperialiści — knują dziś nową wojnę w planach której przewidują zniszczenie naszego kraju i narodu.

Wiele prostych, gniewnych i trafiających do serc artykułów o tych pilotach i ich planach, którym służą, winno ukazać się na łamach SiM-u.

...Eskadry CSS-ów sterowane rękami pilotów Ligi Lotniczej walczą z najazdem stonki ziemniaczanej, ze szkodnikami leśnymi i niosą szybką i niezawodną pomoc chorym. Na setkach samolotów szkolą się i doskonalą swe umiejętności piloci sportowi — młodzi obrońcy pokoju i budowniczowie lotniczej 6-latki.

W tempie, jakiego nie zna historia naszej Ojczyzny rozwija się w ludowym państwie lotnictwo służące sprawie pokoju.

Jesteśmy narodem, którego najlepsi synowie wnieśli poważny wkład w rozwój lotnictwa. Na kartkach historii lotnictwa zapisane są nazwiska Czesława Tańskiego, Żwirki i Wigury, Kocjana, pilotów „Warszawy“ i „Krakowa“ i wielu innych Polaków. Karty historii lotnictwa piszą dziś konstruktorzy i robotnicy naszych warsztatów i nasi piloci bijący coraz więcej międzynarodowych rekordów.

Główną wytyczną pracy SiM-u, który ukończył 250 tygodni swego życia, pracy i walki winny stać się słowa Prezydenta Rzeczypospolitej Bolesława Bieruta wypowiedziane na VI Plenarnym posiedzeniu do Komitetu Centralnego Partii, wiodącej nasz naród do socjalizmu:

„Mamy wiele powodów do dumy narodowej z naszych historycznych osiągnięć. Winniśmy umieć wydobyć z mroków historii wiele z tych osiągnięć i wiele postaci, na których talentach, ofiarnych wysiłkach, poświęceniu, bohaterstwie, powinniśmy sami się uczyć i uczyć naszą młodzież.

Ale mamy też pełne podstawy do dumy z dzisiejszych przemian, czynów i osiągnięć, w których uczestniczą coraz większe masy ludu polskiego, wzmacniając i podnosząc wzwyż siły oraz wartości materialne i duchowe naszego narodu, tworząc nowe talenty i nowych bohaterów, najlepszych synów i patriotów naszej Ojczyzny Ludowej“.

J. P.



CZYTELNICY O SIM-ie

Sim jest naszym, wspólnym pismem młodzieży lotniczej. Co dzień z największym zainteresowaniem czytamy Wasze listy, korespondencje, Wasze prośby i żale. W codziennej swojej pracy staramy się Wam dopomóc, poradzić i — jak najwięcej i najczęściej pytać Was o radę.

Cały zespół redakcyjny wie doskonale, że tylko najściślejsza więź z Czytelnikami może postawić nasze pismo na jeszcze wyższym poziomie.

Poniżej zamieszczamy z okazji naszego wspólnego jubileuszu — 250 tygodni pracy dla lotnictwa Polski Ludowej — wypowiedzi i fragmenty listów, które od Was otrzymaliśmy.

REDAKCJA SIM-u

Czytam SiM, bo chcę zostać wzorowym pilotem, dobrym obywatelem i jak najlepiej służyć Polsce Ludowej.

TADEUSZ WACH
wieś MIKUŁOWIEC

Bardzo lubię wyszukiwać błędy w pismach, ale w ostatnich SiM-ach na szczęście nic nie ma do poprawienia.

MACIEJ GRABSKI
GOŁĄBKI

SiM bardzo mnie interesuje. Przyznaję, że zaczęłam go czytać zbyt późno, ale chcę nabyć minione roczniki tego bardzo pożytecznego pisma.

TERESA SZLACHETKO — SZCZECIN

Buduję wszystkie modele z SiM-u i jestem stałym prenumeratorem. Uważam SiM za najodpowiedniejsze pismo dla młodzieży lotniczej.

SŁAWOMIR KOWALEWSKI — BUKOWIEC

Do
Redakcji „Skrzydła i Motor"

Z okazji wydania 250 numeru Waszego poczytnego pisma składamy Wam serdeczne gratulacje i życzymy dalszej owocnej pracy w krzewieniu myśli lotniczej i propagandzie budowy masowego i silnego lotnictwa sportowego Polski Ludowej.

W ciągu całej Waszej kilkuletniej pracy dotychczasowej z głębokim oddaniem sprawie budziliście wśród najszerszych mas młodzieży robotniczo-chłopskiej zapał dla opanowania sztuki lotniczej i wzmożenia sił naszego lotnictwa sportowego. Jeśli dzisiaj możemy być dumni z dotychczasowych osiągnięć naszego lotnictwa sportowego, z jego rosnącej masowości, wysokiego poziomu ideowego licznych rzesz jego zorganizowanych członków, patriotów Polski Ludowej i wiernych budowniczych socjalizmu w naszym kraju — to jest to niewątpliwie również i w dużym stopniu zasługa Waszego „SiM"-u.

W szeregach naszych jednostek lotniczych „SiM" zdobył sobie zasłużone uznanie dzięki umiejętnemu popularyzowaniu zagadnień lotniczych i organizowaniu — tak ważnej dla przyszłości lotnictwa Polski Ludowej — rezerwy kadr lotniczych.

Z uwagą śledzimy dotychczasowe Wasze owocne wysiłki na odcinku popularyzowania osiągnięć i doświadczeń najwspanialszego na świecie lotnictwa sportowego bratniego Związku Radzieckiego.

Dziś w dniu tak zasłużonego jubileuszu Waszego pisma, mamy głębokie przekonanie, że i nadal służyć będziecie wraz z nami szlachetnej idei stałego pomnażania sił lotnictwa Polski Ludowej, sprawie zwycięstwa pokoju, realizacji Planu 6-letniego i budowie socjalizmu w naszym kraju.

Redakcja „Skrzydeł Wolności"

Życzę drogiej Redakcji dalszej owocnej pracy w realizowaniu Planu Sześcioletniego.

MACIEJ STEFAŃSKI
wieś WĘGLE

Jak zostałem pilotem? Całkiem po prostu. Postępowałem w myśl rad, których mi udzielał SiM.

Józef Karłowski
Piaseczno

Kolega Kapuściński, członek Młodzieżowej Brygady ZMP-owskiej, która wyrabia 250% normy, jest wykwalifikowanym murarzem.

— Pragnę uprawiać sport spadochronowy. Dlaczego SiM tak mało pisze o spadochroniarstwie?



Co prawda ze strachem myślę o chwili, gdy pierwszy raz zawisnę na pasach spadochronu, lecz mimo tego już w tej chwili pilnie czytam SiM, który jest moim towarzyszem w nauce na KWWL.

Józefa Nieradka
Charzewice

●

Pisząc już czwarty raz do Ciebie, mogę poszczycić się przynajmniej jedną odpowiedzią, umieszczoną w SiM-ie.

Obecnie stałem się stałym prenumeratorem SiM, który przychodzi jeszcze niezbyt punktualnie, ale grunt że przychodzi.

SiM daje mi bardzo wiele korzyści, jest on jak gdyby podręcznikiem szkolnym. W SiM-ie można znaleźć wszystko, co dotyczy modelarstwa lub lotnictwa.

L. S. z Wrocławia

●

Drogi SiM-ie! Postępując w myśl tego co nam poradziłeś, założyliśmy Koło LL przy naszej szkole. Praca idzie nam dobrze. Stokrotnie dziękujemy.

Agata Machoń
i Janek Kawka
Bielsk Podlaski

●

Z zamiłowaniem uprawiam sport szybowcowy. SiM pomaga mi w systematycznym doskonaleniu mych wiadomości teoretycznych w tej dziedzinie.

Elżbieta Drożniak
Warszawa

●

SiM za mało podkreśla rolę ZMP w pracy ligowej. Więcej o ZMP.!

Stanisław Makała
Świebodzin



Jestem pilotem wojskowym. Mimo, że SiM jest pismem przeznaczonym dla młodzieży, czytam ten tygodnik lotniczy z zainteresowaniem.

Emil Waksberger

●

Nie jeden raz pomagałeś mi kochany SiM-ie w trudnej sytuacji, więc i tym razem na pewno nie zawiedziesz...

Cioś Ryszard
Kraków

●

Jestem zapalonym modelarzem. Z niecierpliwością czekam na każdy numer SiM-u (co było ostatnio dość uciążliwe). Dzięki działowi modelarskiemu SiM-u stale podnoszę mój poziom wiadomości praktycznych i teoretycznych.

Andrzej Woźniakowski
Warszawa



...Kończę te kilka słów i proszę Cię drogi SiM-ie, abyś mnie przyjął na swego korespondenta, gdyż kocham lotnictwo i Ciebie drogi przyjacielu.

Drożdż Wiesław
Starachowice

Kolega Jan Dyjak jest przodownikiem pracy i wyrabia jako zbrojarz na budowie w Stalowej Woli przeszło 400% nowej normy. Nie gorzej niż on sam pracuje Koło, którego kol. Dyjak jest przewodniczącym.

— Opieram się na przykładach pracy DOSAW — mówi kolega Dyjak. — Korzystam także z doświadczeń innych Kół LL, oczywiście — za pośrednictwem SiM-u.



Drogi SiM-ie! Jesteś moim najlepszym kolegą. Odpowiedziałeś na wszystkie dręczące mnie zagadnienia, za co bardzo Ci jestem wdzięczny.

JÓZEF GRZYBOWSKI
— BUKOWIEC

Z zainteresowaniem czytam zamieszczane w SiM-ie artykuły techniczne. Mam zamiar zostać mechanikiem lotniczym. Uważam, że popularnej techniki jest jednak w SiM-ie za mało.

Romana Adamska
Pławno

●

Kocham lotnictwo. Chcę w przyszłości zostać skrzydlatym obrońcą pokoju. Drogę do lotnictwa wskazuje mi SiM.

Jacek Ufnalski
Chylice

●

Chciałem zostać pilotem. Okazało się to jednak niemożliwe ze względu na moje zdrowie. Poświęciłem się wobec tego mechanice lotniczej — tak mi poradził SiM.

Jerzy Pieńkos
Góra Kalwaria

●

Dzięki SiM-wi zorganizowaliśmy w należyty sposób pracę naszego Oddziału. SiM dopomaga przewodniczącym Kół naszego Oddziału w szkoleniu. SiM wreszcie — pchnął mnie na drogę do lotnictwa, dzięki niemu właśnie, jestem pilotem szybowcowym.

Władysław Kółeczko
Przew. Oddz. Miejsk. LL
w Stalowej Woli



LOTNIK
SKRZYDLATY
OBROŃCA
POLSKI LUDOWEJ
●
ZOSTAŃ
LOTNIKIEM!

PRZECIWKO PRZEMOCY

W tym samym czasie, kiedy przygotowywaliśmy do druku 250 numer SiM-u, kiedy w naszych hutach, kopalniach, fabrykach, PGR-ach i spółdzielniach produkcyjnych w całej Polsce wre radosna twórcza praca — w hiszpańskim mieście Barcelonie wybuchł straj robotników.

Strajk ten na próżno starała się zdławić faszystowska policja, wysłana przeciwko robotnikom przez krwawego dyktatora i ciemiężcę ludu hiszpańskiego — Franco.

Przystępując do strajku robotnicy Barcelony wyrazili protest całego narodu hiszpańskiego przeciwko niesłychanej nędzy i uciskowi, jaki panuje obecnie w Hiszpanii. Strajk jest dowodem, że lud hiszpański, mimo, iż od 13 lat gnębiony jest przez rządy terroru, głodu i obozów koncentracyjnych — nie ugiął się pod faszystowską przemocą i walczy o swe wyzwolenie.

Generał Franco, który doszedł do władzy dzięki bezpośredniej pomocy Hitlera, dziś wiernie odsługuje swoją wdzięczność jego spadkobiercom — imperialistom amerykańskim.

Lud Hiszpanii dobrze wie o tym, że faszystowski rząd prowadzi go do wojny, że imperialiści chcą go użyć jako mięsa armatniego.

Bestialskie postępowanie faszystów przeprowadzających masowe aresztowania i wysyłki do obozów koncentracyjnych wzbudziło oburzenie mas pracujących we wszystkich krajach.

My, polska młodzież lotnicza, solidaryzujemy się ze strajkującymi robotnikami i całym sercem jesteśmy z walczącym o swoje prawa ludem Hiszpanii. Dzięki temu, że w naszym kraju władzę przejął w swoje ręce lud pod przewodem klasy robotniczej, możemy dziś spokojnie uczyć się i pracować.

Walka naszych hiszpańskich towarzyszy jest dla nas bodźcem do jeszcze wydajniejszej pracy w realizacji Planu Sześcioletniego, do pracy nad wzmocnieniem siły naszej Ludowej Ojczyzny i międzynarodowego frontu pokoju, któremu przewodzi potężny Związek Radziecki.

ZE WSPOMNIEŃ REPORTERA LOTNICZEGO

Kiedy przed paru dniami zastanawiałem się nad treścią felietonu do 250-go numeru SiM-u, przyszło mi nagle na myśl, że 250 numerów SiM-u, to 250 tygodni, to blisko 5 lat.. Pięć lat mojej reporterskiej współpracy z tygodnikiem „Skrzydła i Motor". Z prawdziwą przyjemnością pobiegłem myślą wstecz i poddałem się wspomnieniom tych pięciu długich lat, które minęły tak niespostrzeżenie.

To przecież tak niedawno, gdy na odległym Forcie Mokotowskim, wśród nieodbudowanych jeszcze ruin Warszawy, w skromnym pomieszczeniu Redakcji Czasopism Lotniczych powstał pierwszy numer tego młodzieżowego pisma lotniczego...

To przecież tak niedawno gdy z notesem w ręce odwiedzałem pierwsze szkoły szybowcowe i pierwsze, przystępujące do pracy aerokluby regionalne, zbierając skrupulatnie materiały reporterskie dla SiM-u. Były to skromne reportaże o nowej szkole szybowcowej, o nowo zorganizowanym aeroklubie, o nowych, młodych pilotach szybowcowych, o pierwszych wyszkolonych pilotach silnikowych, o tym, że „Salamandra" idzie na warsztat, że grupa konstruktorów ukończyła projekt pierwszego szybowca wyczynowego, że oblatany został „Szpak". Były to reportaże z warsztatów pracy konstruktora lotniczego i z pracy lotniczego „szkoleniowca". Reportaże te wypełniały szpalty SiM-u przez jego pierwsze dwa lata istnienia.

A potem tematów reporterskich zaczęło przybywać. Pisałem o służbie sanitarnej młodego lotnictwa sportowego, o lotach przodowników pracy w aeroklubach regionalnych, aż wreszcie w reportażach moich zaczęło się powtarzać coraz częściej słowo rekord. W roku 1948 było tych reportaży o rekordach szybowcowych kilka, w roku 49-tym już znacznie więcej, a w roku 50-tym stały się one najczęstszym tematem moich reportaży.

Nie to jednak najważniejsze, że padało tych rekordów coraz więcej, że były one coraz częściej poprawiane. Ważne było to, że gdy w roku 48-ym musiałem 24 godziny siedzieć na szczycie Żaru, obserwując i robiąc notatki rekordowego lotu długotrwałości na szybowcu, to w roku 49-tym obserwowałem taki lot długotrwały już przez 35 godzin. Ważne było to, że gdybym w roku 48-ym był pasażerem rekordowego lotu wysokościowego, osiągnąłbym wraz z pilotem przewyższenie 2 630 m, a w roku 50-ym musiałbym już robić notatki podczas takiego lotu w masce aparatu tlenowego na twarzy, zgrabiałymi od zimna rękami na wysokości 9 293 metrów. Ważne wreszcie było to, że gdybym z notatnikiem reporterskim podążać chciał za każdym rekordowym przelotem docelowym, to z początkowych stukilkudziesięciu kilometrów odległości, przemierzyć musiałbym w roku 50-ym aż 413 km moimi utrudzonymi nogami.

Na szczęście, jako reporter lotniczy, nie musiałem posługiwać się własnymi nogami. W mych reporterskich wędrówkach nosiły mnie na swych skrzydłach najpierw „Piper", następnie „Kukuruźnik", potem „Szpak", potem „Żak" i dzięki nim z coraz większą sprawnością reporterską podążałem za wyczynami i rekordami szybowcowymi dokonywanymi kolejno na „Sępach", „Komarach", „Muchach"..

Rozpiętym na stołach kreślarskich rysunkom „Nietoperzy" i „Jaskółek" przyglądałem się z radością i bez obaw pozostania jako reporter w tyle, bo ponieważ ich kolejne wyczyny ścigał chyba będę z mym notatnikiem już na „Junakach" i „Zuchach"...

Wspomnienia moje naprowadziły mnie w końcu na temat, który w pierwszym odruchu kazał mi spojrzeć na ręce. Nie — na rękach nie ma już śladów od żółtego proszku, który w ramach pracy społecznej rozpylałem wraz z wieloma innymi pilotami nad zagrożonymi szkodnikiem lasami i polami ziemniaczanymi.

Racja, przecież moje reportaże obszernie mówiły o tej potężnej walce. To już było coś więcej jak rekord, jak wyczyn. To była masowa akcja lotnictwa sportowego w obronie mienia społecznego.

Mienia społecznego.. — zamyśliłem się znów przy tych słowach. Przecież do mojej redakcji od dawna nie chodzę już wśród ruin wojennych na odległy Mokotów. Przecież moja codzienna droga do pracy biegnie teraz wspaniale odbudowanym Nowym Światem i piękną swym rozmachem trasą W—Z...

Tak, dużo zmieniło się w mej reporterskiej pracy w ciągu tych 250-ciu numerów SiM-u. Nie piszę już o nowo otwartych szkołach szybowcowych. Piszę za to coraz częściej o nowych Eskadrach Sześciolatki, o nowych zobowiązaniach pilotów, o coraz dalszym doskonaleniu kwalifikacji tych pilotów, o coraz wspanialszych wynikach tego doskonalenia kwalifikacji.

Tematy mych reportaży zmieniły się zasadniczo. Nie zmieniła się tylko ich treść. Ten sam młodzieńczy, pełen hartu woli entuzjazm pilotów sportowych, który towarzyszył ich pierwszym krokom lotniczym, jest nadal motorem ich coraz wspanialszych osiągnięć w swej pracy, coraz lepszego, coraz wyższego i coraz dalszego lotu. Ten sam entuzjazm porywa coraz szersze rzesze nowych młodych kolegów spod znaku Ligi Lotniczej i stawia ich w szeregu startujących coraz pewniej, coraz śmielej i bardziej radośnie do walki o nowe, lepsze i piękniejsze jutro. Wiara w słuszność celu jest im skrzydłami, a zapał do czynu motorem.

I dlatego moje reportaże dla „Skrzydeł i Motoru" są coraz radośniejsze i z coraz większą piszę je satysfakcją.

250 numerów SiM-u to nie tylko przegląd postępu i rozwoju naszego lotnictwa sportowego.

250 numerów SiM-u to przegląd wspaniałego dorobku naszej całej Ludowej Ojczyzny.

Miło jest w wyniku wspomnień dojść do takich radosnych wniosków. Miło tymbardziej, że wnioski te dają pełną podstawę dla jak najlepszych nadziei na przyszłość. I dlatego chciałbym już, bez zwlekania otworzyć mój reporterski notes i notować, notować, notować coraz bogatsze, coraz wspanialsze materiały do reportaży dla dalszych 250 numerów SiM-u.

Reporter

BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO



Eugenia Rudniewa

Była studentką wydziału astronomii Uniwersytetu Moskiewskiego, a w czasie wojny nawigatorem bombowca i starszym lejtnantem gwardyjskiego pułku lotniczego, zorganizowanego z inicjatywy Mariny Raskowej.

Eugenia Rudniewa wykonała 637 lotów bojowych i zrzuciła na głowy Niemców 80 tysięcy kilogramów bomb. Zginęła w bitwie, w kwietniu 1944 roku i została pośmiertnie odznaczona tytułem bohatera Związku Radzieckiego.

Poniżej publikujemy wzruszające dokumenty bohaterki; są to listy do rodziny i znajomych oraz urywki z pamiętnika. Jej słowa niezwykłe w swej sile duchowej i prostocie. Jaki uroczy i majestatyczny obraz człowieka wyrysowany jest w tych skromnych notatkach!

★

11 stycznia 1938 roku

...Wieczór. Dopiero co wróciłam z kina. Co za film! nie mogę znaleźć odpowiednich słów, żeby wyrazić swe uczucia... Gdy ogląda się „Lenina w Październiku" nie można być obojętną: patrzy się na ekran i myśli o sobie. O, ja bardzo dobrze wiem po co żyję, ale teraz zrozumiałam i poczułam to tak, jak nigdy przedtem. Drogi Lenin!

Chcę poświęcić swe życie nauce i zrobię to: w naszym kraju istnieją wszystkie warunki do tego, aby każdy mógł zrealizować swe marzenia, jakie by one nie były śmiałe. Ale ja jestem komsomołką i sprawa ogółu jest dla mnie droższa, niż osobista. Jeżeli partia, klasa robotnicza zażądają to ja na długo zapomnę o astronomii i stanę się żołnierzem, sanitariuszem, pracownikiem frontowym.

W naszym kraju codziennie dzieją się wielkie, wspaniałe rzeczy, wciąż osiągamy nowe zwycięstwa. Jakie to szczęście czuć się cząstką tego wielkiego, potężnego, a jednocześnie bliskiego i drogiego Związku!

13 stycznia 1938 roku

Przeczytałam „Jak hartowała się stal". Dużo znalazłam w tej książce nowego i wielkiego. Oto wspaniały cytat:

„Największy skarb człowieka — to życie. Daje się je człowiekowi tylko jeden raz i przeżyć je trzeba tak, żeby nie odczuwać potem męczącego bólu za bezcelowo przeżyte lata, żeby nie palił wstyd za złą i małostkową przeszłość i żeby umierając można było powiedzieć: całe życie i wszystkie siły oddałem najpiękniejszemu w świecie — walce o wyzwolenie ludzkości."

...Za co ceni ludzi Ostrowski? Ceni on człowieka za jego męstwo, za zdolność znoszenia cierpień, nie pokazując ich wszystkim i każdemu.

Świetna książka!

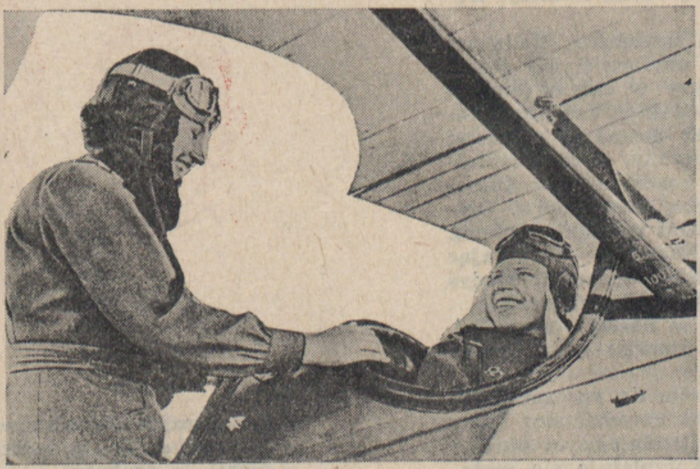
21 marca 1941 roku

W Związku Radzieckim wielkie zdarzenie: od 10 marca w pałacu kremlowskim odbywa się XVIII zjazd partii bolszewików. W całym kraju podniosły nastrój.

A co się dzieje za granicą! W Hiszpanii ohydna zdrada, republikańskiej Hiszpanii faktycznie już nie ma. Czechosłowacja podle sprzedana i zagarnięta przez Niemcy. A wszystko to przy pomocy „demokratów" — Anglii i Francji. Wstrętne!

13 czerwca 1942 roku

Oprócz świadomości, że bronię Ojczyzny, życie moje wypełnione jest lotnictwem. Jestem nawigatorem. Wy na pewno bardzo niepokoicie się o mnie, zwłaszcza teraz, gdy znacie już moją służbę, ale nie obawiajcie się — nie jest to takie straszne jak się wydaje, a zestrzelenie samolotu nie jest wcale rzeczą łatwą. A jeżeli nawet coś się stanie, no to cóż — będziecie dumni, że Wasza córka latała. Przecież to taka rozkosz przebywać w powietrzu! Ze szczególną emocją i zachwytem przeżywałam pierwsze loty, ale nie mogłam podzielić się z Wami swoimi wrażeniami, bo nie chciałam, żebyście się denerwowali.



15 września 1942 roku

Oto doczekałam się wielkiej radości: po pierwsze otrzymałam stopień młodszego lejtnanta, a po drugie zostałam odznaczona orderem Czerwonej Gwiazdy. Teraz będę latać jeszcze lepiej.

Nie myślcie, że to jakieś przechwałki, po prostu chciałam Wam o tym napisać, a w gruncie rzeczy jestem taką samą prostą dziewczyną, jaką byłam.

2 października 1943 roku

Czy pamiętacie ten wieczór w przeddzień mojego odejścia do armii? Powiedziałam Wam wtedy, że mnie mobilizuje KC Komsomołu. W rzeczywistości było nieco inaczej — po prostu zgłosiłam się dobrowolnie. Wcale nie żałuję tego i jestem zadowolona, że roztrzygnęłam wtedy swój los właśnie tak. Chcę, byście wiedzieli, że Wasza córka przykłada wszystkie swoje siły żeby rozgromić podłych najeźdźców.

Nie myślcie, że mi lekko bez Was. Myślę o Was zawsze — gdy mi dobrze i gdy mi źle. I pewność, że na mnie czekają, że ktoś pragnie widzieć mnie po wojnie żywą i zdrową często rozgrzewa mnie i pokrzepia na duchu.

...Bardzo tęsknię za astronomią, ale na to teraz nie pora. Gdy rozbijemy Niemców, wtedy weźmiemy się za naukę. Bez swobodnej ojczyzny nie może być swobodnej nauki.

22 października 1943 roku

Pozdrawiam Was z okazji nadchodzącego wielkiego święta, 26-ej rocznicy Rewolucji Październikowej.

Leży przede mną teraz zdjęcie Kijowa. Jakiż piękny i kwitnący był on przed wojną, a jak teraz wygląda. Myślę o zrujnowanych miastach i wsiach, o mordowanych niewinnych ludziach, o nędzy, głodzie i cierpieniach. Czy można nie mścić się na tych dzikich zbirach za nasze zrujnowane szczęście?!

Ale my się nie załamiemy, nie poddamy — rozbijemy najeźdźców, zaleczymy rany i zbudujemy jeszcze lepsze, jeszcze wspanialsze życie.

Eugenia Rudniewa i Raskowa w czasie walk na froncie.



REDAGUJE ZESPÓŁ



Każdy z Was, kto choć raz w życiu widział startujący samolot, a przynajmniej był na „Pierwszym Starcie", słyszał na pewno taką rozmowę:

— Pilot gotów?

— Gotów!

W redakcji SiM-u, jako, że ma on szczerą ochotę być pismem lotniczym, panuje od pierwszego dnia jej powstania podobny obyczaj. Niestety, ostatnimi czasy rozmowa taka miewała trochę inny przebieg.

— Numer gotów? — pytał Naczelny, spozierając groźnie na kalendarz i cały zespół.

— Nie gotów — odpowiadał ktoś półgłosem, jakby bojąc się aby nikt spoza redakcji nie słyszał o tym fatalnym fakcie. Oczywiście bez skutku, bo rozmowy się powtarzały, cały zespół był zrozpaczony, a sytuacja nic się nie polepszała, jak w korkociągu, kiedy pilot zamknie gaz. Słowem Sim miał opóźnienie.

Ale nie o tym chciałem pisać. Dziś rano Naczelny spojrzał na nieszczęsny niegdyś kalendarz i powiedział:

— Czy chcecie napisać do SiM-u okolicznościowy felieton o pracy redakcji? Ale tak z sercem, lekko, po lotniczemu?...

Ba! Czy chcę! Co tydzień przecież staram się tak pisać, więc w „świątecznym" numerze nie mogę być gorszy. Ale czy mi się uda? Osądźcie sami po przeczytaniu felietonu do końca.

* * *

Otóż — może się najpierw zapoznamy. Jestem (wig), tak, ten sam (wig), który pisuje felietony nielotnicze. Będę Wam służył za przewodnika w trudnej i skomplikowanej, jak gwiaździsty silnik lotniczy, wędrówce z numerem SiM-u.

Zaczyna się oczywiście od narodzin. Redaktor SiM-u przedstawia ogólny plan numeru i cały zespół redakcyjny zaczyna szukać dziury w całym (czasem całkiem nietrudno ją znaleźć). Redaktor każdego działu uważa naturalnie, że powinien dostać co najmniej pół numeru. ZAR jest przeświadczony, że najważniejsza jest „Poczta" i kolumna (to znaczy strona) korespondentów, (KON) chciałby więcej aeroklubów. OBSERWATOR modelarstwa, a GROM techniki lotniczej.

— Ależ koledzy! — woła Naczelny — ocierając czoło — czy zapomnieliście, że SiM wychodził kiedyś na ośmiu stronach i na wszystko było miejsce?

A no, cóż — jak wszystko w naszej wspaniałej, ludowej ojczyźnie, SiM rośnie, rozwija się. Trzeba znaleźć „złoty" środek.

Kiedy zespół dochodzi wreszcie do porozumienia, plan zostaje zatwierdzony; numer narodził się. Teraz pozostaje go „wychować" w najtrudniejszym okresie niemowlęcym. Przez kilka dni kompletuje się materiał ilustracyjny i tekstowy. Zbieramy więc zdjęcia i czasopisma, książki i broszury, nade wszystko zaś — przypominamy autorom artykułów do numeru o zobowiązaniach. Gdybyście wiedzieli, nasi drodzy współpracownicy pozaredakcyjni, ile (no i numer) kosztuje nieraz Wasza nieterminowość i niesłowność!

Nasza maszynistka przepisuje dostarczone artykuły, po czym zaopatrzone mnóstwem pieczątek i dopisków „idą" one (a właściwie lecą, bo pismo jest lotnicze) do drukarni.

Nad artykułami jest oczywiście bojowa dyskusja.

— Ten artykuł jest niedobry! — oświadcza np. AER.

— Dlaczego? Może nam objaśnić bliżej? — pyta ciekawie ZENIT, który akurat jest redaktorem działu, w którym ma pójść artykuł.

Wywiązuje się dyskusja. Rzecz jasna, żeby ją poprowadzić, trzeba mieć dość duży zasób wiedzy lotniczej, to też mamy w redakcji specjalistów ze wszystkich niemal dziedzin lotnictwa. Specjaliści bywają różni. Był swego czasu niejaki INŻ. TŁOCZEK, ale podobno bardzo nieszczęśliwie wylądował na skonstruowanym przez siebie samolocie i od tej pory słuch o nim zaginął.

Równocześnie z artykułami idą do chemigrafii ilustracje z których drogą bardzo skomplikowanych procesów otrzymuje się klisze.

Kiedy odbitki klisz i złożone przez linotypistę Łosika artykuły wracają do redakcji niczym samolot do bazy nastaje w niej wielki moment w życiu numeru: staje się on już czymś widocznym i dotykalnym. Wykleja się makietę. Brr! co za określenie! — powiecie z pewnością. Ale nie obawiajcie się — to jest jasne, jak słońce na wysokości 12 000 m (maski tlenowe konieczne). Po prostu na specjalnych arkuszach papieru przykleja się odpowiednio powycinane odbitki klisz i złożonych artykułów. W tym decydującym momencie zabiera głos nasz kierownik graficzny, JMW, którego zapewne znacie z rysowanych przez niego kaloszy, do których uporczywie wsadza niesumienne Eskadry Sześciolatki. JMW ma opinię człowieka zawsze niezadowolonego, bo trudno pogodzić jego wymagania z wymaganiami redaktora numeru; tu chciałby ramkę, tam kreskę, ówdzie zdjęcie za duże, a tam znowu źle umieszczone.

Po wyklejeniu całego numeru rozpoczyna się czynność, nosząca nazwę łamania. Dokonuje jej nasz zecer ALEKSANDER WOLNIAK. Łamanie polega na układaniu klisz i tekstu w taki właśnie sposób (jak to było zrobione na wyklejonej makiecie.

No i już — numer wchodzi na maszynę. Co prawda nie na samolot (też maszyna!), a na maszynę drukarską, którą obsługują maszyniści TONDER i KOZŁOWSKI. Potem druk, introligatornia i kolportaż. SiM ułożony w paczki jedzie we wszystkie strony Polski do swoich odbiorców — modelarzy, pilotów, szybowników.

* * *

Cóż jeszcze chcielibyście wiedzieć o naszej redakcji? Nie powiedziałem co prawda o GRUPIE ZETEMPOWSKIEJ, która stara się, jak i u Was w aeroklubie o zabezpieczenie produkcji; o naszych korektorkach, dzięki którym ilość błędów w numerach jest stosunkowo niewielka (!); o wszystkich naszych pracownikach: (peleng)-u, J. Z., W. S., Ray., Wil.; o dniach pełnych ofiarnej, wytężonej pracy, ba! o fotogazetce Ligi Lotniczej, o książkach lotniczych, które już wkrótce ukażą się...

Ale to są szczegóły. Najważniejsze, co chciałem Wam powiedzieć, to nasza stała, codzienna troska, o to, aby pismo nasze było coraz lepsze, pożyteczniejsze. Nie zamykamy oczu na błędy; wiemy dobrze, że np. wielu inżynierów bez entuzjazmu wyraża się o naszych artykułach technicznych że wielu pilotów widzi „za mało lotnictwa", że modelarze chcą więcej planów, aktywiści LL — więcej materiałów radzieckich i szkoleniowych. Wiemy również, że SiM jest JEDYNYM NA SWIECIE tygodnikiem lotniczym, że w zasadzie spełnia swoją rolę no i... że dzisiejszy numer jest dwieście pięćdziesiątym.

Będziemy bić się o to, aby naprawić błędy, zaradzić niedociągnięciom, aby pismo było lepsze, tak jak czynią to wszyscy ludzie pracy w naszym kraju na wszystkich frontach walki o pokój i Plan Sześcioletni.

250 • 250

O BŁĘDACH W SIM-ie

„Kto nic nie robi, nie popełnia błędów". Znacie zapewne takie powiedzonko. Błędy popełnia również SiM. Wypada nam dziś, w 250-tym numerze zrobić mały rachunek sumienia. Spodziewacie się, że nastąpić powinno szczegółowe wyjaśnienie, tłumaczenie itp. na temat, dlaczego SiM popełnia błędy? Niestety. W tym miejscu muszę rozczarować Czytelników. SiM nie będzie się starał „wybielić". SiM wie, że wielokrotnie strzelał solidne byki i SiM — to jest zespół redakcyjny, obiecuje w dniu jubileuszu, że błędy będą należały do przeszłości.

Proszę sobie przypomnieć taką historię. W numerze 6(190) na stronie 67 podano błędny wzór na obliczanie pola elipsy. Po prostu rysownik źle umieścił maleńką literkę, a redaktor w pośpiechu niedokładnie sprawdził rysunek — no i poszedł w świat haniebny rysunek, a niewinny modelarz wykonał model z czterokrotnie większym przekrojem kadłuba. Skandal.

Nie gorzej „udało się" złośliwemu chochlikowi (czytaj redakcji) w numerze 15—16 (200), gdzie na stronie 182 podano fotografię tarczy manometru, a poniżej wydrukowano, że jest to obrotomierz.

Albo taki „kwiatuszek". W numerze 11(195) w zobowiązaniach Eskadr Sześciolatki wydrukowano zobowiązanie pilota Zająca: „zobowiązuję się opracować trzy artykuły do prasy na szybowcu dwumiejscowym"(!).

Jesteśmy dumni z tego, że często zamieszczamy plany modeli redukcyjnych różnych radzieckich samolotów. Staramy się zapoznawać naszą młodzież z wspaniałymi osiągnięciami radzieckich konstruktorów. No i w nr. 38 (222) na str. 492 podano piękny plan samolotu „Jak-18" wykonany z całą starannością przez naszego współpracownika F. Pawłowicza. W dwóch kolejnych numerach (38 i 39) podano ten plan w odcinkach, drukując czarno na białym, że skala jego wynosi 1 : 50.

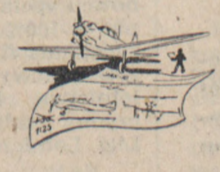
Okazało się, że plan narysowano w skali 1 : 25!

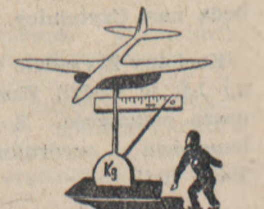












Przecież każdy młody modelarz wykonując model miał prawo przyjąć, że „Jak-18" to jakiś olbrzymi samolot. Tym bardziej wszystkich ta skala myliła, że u góry narysowano skalę dobrą — liniową.

Przykrym błędem było podawanie w kilku kolejnych numerach danych technicznych polskich konstrukcji szybowców przedwojennych (Nr. 2, 3, 4 z br.), zamiast ciężaru własnego, uparcie ciężaru w locie. Błąd poważny, bo jeżeli podano, że szybowiec waży 90 kg w locie, to wszyscy domyślali się ile może ważyć sam szybowiec, a ile pilot ze spadochronem? Jak wiadomo, ciężar w locie określa ciężar całkowity danego samolotu wraz z załogą, paliwem itp., a ciężar własny, to jest ciężar samego samolotu, bez załogi, paliwa, ładunku itp.

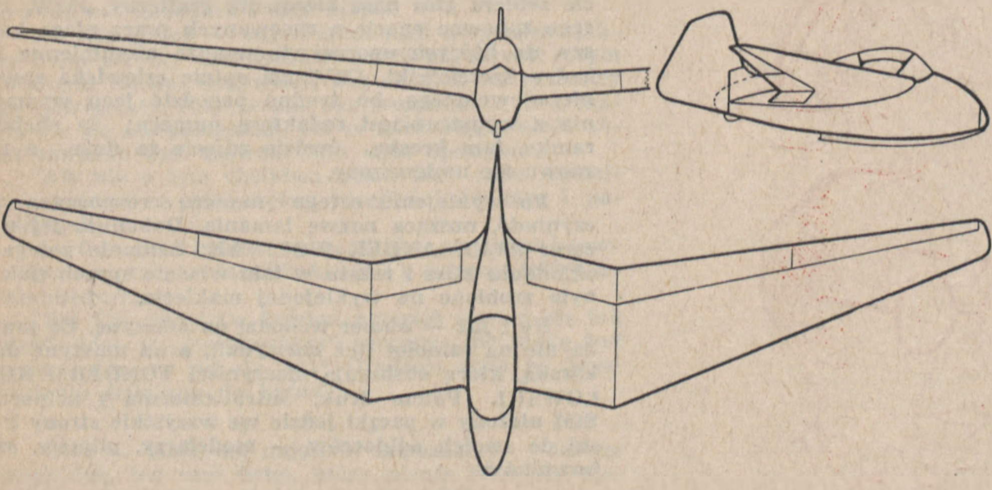
A więc nie ultralekkie szybowce przedwojenne, a wina redaktora tego działu, który bezmyślnie i mechanicznie podawał dane techniczne ze starych źródeł.

Wypowiadamy bezwzględną walkę błędom w SiM-ie. W walce tej liczymy na Waszą pomoc!

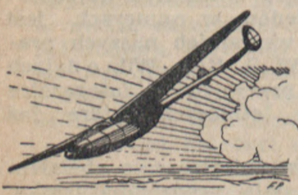
P. E.



Najnowszy polski szybowiec bezogonowiec „Nietoperz", którego szkic w trzech rzutach podajemy poniżej, ukończył z pomyślnym wynikiem wstępne próby w locie. Obecnie znajduje się na warsztacie Zakładów Szybowcowych druga wersja „Nietoperza" bez steru kierunkowego (jak zaznaczono na rysunku kadłuba w widoku z boku — linią przerywaną).



Z ŻYCIA OKRĘGÓW LIGI LOTNICZEJ



W modelarniach Ligi Lotniczej

Oddział Ligi Lotniczej w Inowrocławiu organizuje kurs modelarski, w którym może wziąć udział młodzież od lat 16. Kurs ten ma na celu zapoznanie młodzieży z podstawowymi wiadomościami o lotnictwie i zajęciami praktycznymi w doskonale wyposażonej modelarni Aeroklubu Kujawskiego.

Modelarnia Ligi Lotniczej w Jarosławiu, w której szkoli się młodzież na przyszłych lotników, rozwija coraz żywszą działalność. Duża aktywność, zbudowanie wielkiej liczby modeli, dobre wyniki w za wodach — postawiły jarosławską modelarnię na pierwszym miejscu w województwie, a na czwartym w skali ogólnopolskiej.

„Lotnicze podwieczorki"

Zarząd Ligi Lotniczej w Sosnowcu przystąpił do organizowania w świetlicach miejscowych zakładów pracy „lotniczych podwieczorków przy mikrofonie". Podwieczorki takie odbyły się już w Odlewni Staliwa i w Biurze Sprzedaży Cementu. Liga urządzając „Lotnicze podwieczorki przy mikrofonie" w zakładach pracy, pragnie ściślejszego nawiązania kontaktu ze światem pracy celem popularyzowania zagadnień lotnictwa Polski Ludowej.

Uczestnicy kursu LL zwiedzają Nową Hutę

W Krakowie odbył się centralny kurs dla kierowników wyszkolenia Zarządów Okręgowych L. L., kierowników Aeroklubu i instruktorów silnikowych.

Z.O.L.L. w Krakowie umożliwił uczestnikom kursu zwiedzenie Nowej Huty, zabytków Krakowa oraz kopalni soli w Wieliczce.

NASI KORESPONDENCI DONOSZĄ

Modelarnia w Skierniewicach przy Państwowym Koedukacyjnym Gimnazjum i Liceum im. B. Prusa potrzebuje szybkiej pomocy. Zapytasz SiM-ie dlaczego?

Najlepszą odpowiedź mógłby Ci dać Zarząd Okręgowy LL w Łodzi, lecz ja pierwszy Cię o tym powiadomię.

Otóż od kilku miesięcy nie otrzymujemy materiału do budowy nowych modeli. Może dlatego tak się stało, że w Skierniewicach nie ma Zarządu Powiatowego Ligi Lotniczej — nie wiem. Myślę jednak, że to nie może być powodem upadku jedynej modelarni w Skierniewicach.

Niech kochany SiM zrobi co jest w jego mocy, a teraz niech opublikuje ten list w najbliższym swym numerze, gdyż mam nadzieję, że Zarząd Wojewódzki w Łodzi z chwilą, gdy przeczyta mój list nie pozwoli naszej modelarni rozpaść się.

Stefan Ohne
Skierniewice

Czy list ten zainteresuje Łódzki Okręg LL? Sądzimy, że tak. Ciekawi bylibyśmy się dowiedzieć, jakie Zarząd Okręgu wyciągnie z niego wnioski i jakie podejmie kroki. Przypuszczamy, niemniej ciekawi będą nasi Czytelnicy.

Kochany Zarządzie Okręgu LL w Łodzi! Zaspokój naszą ciekawość. Z przyjemnością wydrukujemy Twój list!

WSZYSCY NA PIERWSZY START!

Pod takim hasłem urządził Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Sosnowcu masowy pokaz pierwszego filmu młodzieżowego — lotniczego. Film „Pierwszy Start" wyświetlany był w Sosnowcu przez siedem dni w kinie „Młode Pokolenie", które obsługuje Brygada Młodzieżowa ZMP. Ogółem w czasie 22 seansów film obejrzało około 20 000 osób.

Oddział Miejski L. L. w Sosnowcu przeprowadził odpowiednią akcję propagandową na wszystkich Kołach LL w zakładach pracy, szkołach, instytucjach i urzędach w celu zachęcenia społeczeństwa do jak najliczniejszego obejrzenia wyświetlanego filmu.

Przed każdym seansem wygłaszana była prelekcja na temat szkolenia lotniczego i działalności Ligi Lotniczej. Prelekcje wygłaszane były przez zainstalowany w tym celu mikrofon przez modelarzy Sosnowieckich aktywistów LL kol. Redera Ryszarda i Słocińskiego Andrzeja. Poza tym w poczekalni kina urządzono stoisko w którym rozprzedawane były materiały propagandowe jak na przykład wycinanki lotnicze, czasopisma „SiM" i „Skrzydlata Polska", broszury i gry lotnicze.

W poczekalni kina modelarze z Modelarni Oddziału LL zawiesili na ścianach modele latające różnych typów oraz barwne plakaty i fotogazetki LL zachęcające do wstępowania w szeregi Ligi Lotniczej. Egzemplarze czasopisma „Skrzydła i Motor" przechodziły z rąk do rąk. Specjalny informator przy stoisku propagandowym nie mógł nadążyć z udzieleniem informacji odnośnie szkolenia lotniczego. Zaraz po pierwszym dniu wyświetlania filmu „Pierwszy Start" Ośrodek Propagandy Ligi Lotniczej w Sosnowcu był licznie odwiedzany przez garnącą się do lotnictwa młodzież szkolną i pozaszkolną.

Przeprowadzana akcja propagandowa przez Oddział Ligi Lotniczej w Sosnowcu spełniła swoje zadanie w 100%. W czasie wyświetlania filmu Sosnowiec zyskał nowych entuzjastów lotnictwa, którzy wezmą czynny udział w pracach Ligi Lotniczej.

Stanisław Meus

SZKOLIMY SIĘ W KOŁACH LIGI LOTNICZEJ

LOTNICTWO POLSKIE

Zaczynamy, Koledzy, następny wykład na naszym Kursie Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Musicie jak najwięcej dowiedzieć się o polskim lotnictwie, jego początkach i historii rozwoju. Musicie dokładnie poznać bohaterskie dzieje — Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, które posiada chlubną kartę w historii walk o wolność i niepodległość naszej Ojczyzny.

Najpierw zastanówmy się, co każdy z Was powinien wiedzieć o początkach naszego lotnictwa, o jego „wieku niemowlęcym". Mamy wiele powodów do dumy; nasze tradycje lotnicze są stare. Byli w naszym narodzie ludzie, którzy równocześnie z uczonymi i wynalazcami innych narodowości, czynili wytrwale próby wzbicia się w powietrze i budowali pierwsze w Polsce „machiny powietrzne".

Czyż każdy z Was wie na przykład, że plany pierwszego w Polsce szybowca sporządzono już przeszło 300 lat temu, za panowania Władysława IV?

Poznajcie historię pierwszych w Polsce doświadczeń z lotami balonów, postacie Jana Jaśkiewicza, Jana Śniadeckiego, Jana Szustera, Jana Okraszewskiego i innych, którzy byli pierwszymi polskimi konstruktorami balonów.

Fakty, daty i nazwiska, które wymieniliśmy powyżej — dotyczące historii latania w Polsce — oto pierwsza część tematu pt. „Lotnictwo polskie", który powinniście opanować na Kursie Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Na naukę tej części tematu poświęćcie 1 godzinę. Podajemy źródła, skąd zaczerpniecie wyczerpujących materiałów do nauki: SiM Nr. Nr. 1, 2, 3, 5, 6 z br. (artykuły z cyklu „Z dziejów lotnictwa polskiego"). Za tydzień — przystąpimy do nauki dalszej części tematu. Pomówimy wtedy o tym, jakie były losy lotnictwa polskiego do chwili wybuchu drugiej wojny światowej, o kampanii wrześniowej oraz o Odrodzonym Lotnictwie Polski Ludowej.

ZAR.

ZSRR

U DŻAŁAŁ-ABADZKICH MODELARZY

Rok temu przy szkole kolejowej Nr 59 w Dżałał-Abadzie (Kirgiska Republika Radziecka) powstało kółko modelarskie. Początkowo uczniowie budowali najprostsze modele szybowców z półfabrykatów otrzymywanych ze składnic modelarskich.

Pod kierownictwem Anatola Pozdiejewa, starszego przywódcy pionierów szkoły kolejowej, członkowie kółka rozpoczęli w dniach wolnych od zajęć gromadzić **„czij"** (roślina podobna do trzciny). Czij gnie się pod wpływem ciepła wytrzymuje obciążenie i całkowicie zastępuje bambus. Z tego materiału modelarze zaczęli konstruować modele bardziej skomplikowane. W. Filippow skonstruował model samolotu wyłącznie z czija i zgłosił go do udziału w krajowych zawodach modelarskich, S. Chudiakow zbudował model szybowca i wystąpił z nim na zawodach okręgowych.

Po raz pierwszy od czasu istnienia organizacji DOSAW Dżałał-Abadzkiego okręgu ekipa modelarska wzięła udział w modelarskich zawodach republiki. Chłopcy wiele skorzystali na tych zawodach.

Modelarze wrócili do domu pełni zapału i planów na przyszłość. Od początku roku szkolnego wzięli się do pracy. Uwzględniając życzenia uczniów dyrektor szkoły kolejowej oddał do ich dyspozycji oddzielny pokój, wyasygnował pieniądze na nabycie materiałów modelarskich, silniczka i narzędzi niezbędnych dla pracy kółka modelarzy.

W sąsiedniej szkole również wyasygnowano pieniądze dla kółka modelarskiego, za które nabyto niezbędny materiał. Obecnie w kółkach przystąpiono do budowy bardziej skomplikowanych modeli szybowców i samolotów.

KONKURS NA NAJLEPSZĄ SZKOLNĄ ORGANIZACJĘ

Drohobycz. Obwodowy komitet Komsomołu w Drohobyczu, komitet oświaty ludowej i komitet DOSAW, ogłosiły konkurs na najlepszą podstawową organizację szkolną DOSAW. W wyniku konkursu w każdej szkole powinny powstać: podstawowa organizacja DOSAW, kółko szkoleniowo-lotnicze i kącik lotniczy. Wydana została w dużym nakładzie broszura, która omawia cele i zadania DOSAW oraz warunki konkursu.

Ogłoszono również statut oznaki „Młody Modelarz".

PROPAGATORZY WIEDZY LOTNICZEJ

Na stację Miszino wjechał towarowy pociąg. Na parowozie znaczek DOSAW. Pociąg ten prowadził maszynista Tierentij Markowicz Świetliczny.

Na początku ubiegłego roku organizacja partyjna Zarządu Transportowego przedsiębiorstwa „Makiejewugol" rozpatrywała sprawę utworzenia organizacji DOSAW. Zgłoszono wówczas kandydaturę maszynisty, Świetliczego na stanowisko przewodniczącego komitetu organizacji.

Już w pierwszych dniach pracy nawiązał on ścisły kontakt z organizacją partyjną, komsomolską i Radą Zakładową. Z ich pomocą zebrał zdemobilizowanych lotników i wciągnął ich do pracy w DOSAW.

Dobrze postawiona propaganda lotnictwa zapewniła powodzenie podstawowej organizacji DOSAW; stała się ona największą w Makiejewce i jedną z najlepszych w okręgu stalinowskim.

W kolektywie robotniczym pracują trzy kółka lotnicze, w których młodzież zapoznaje się z silnikami lotniczymi, spadochronami i z meteorologią.

W propagandzie wiedzy lotniczej aktywny udział biorą: maszynista-instruktor J. Sorokin i maszynista P. Buława. Komitet DOSAW obwodu stalinowskiego nagrodził ich dyplomami.

MOSKWA ZWYCIĘŻYŁA!

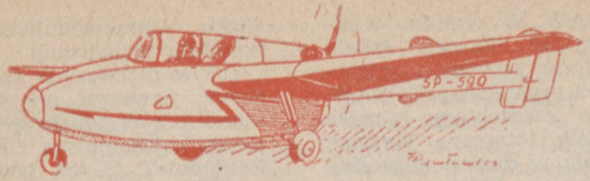
Komitet Centralny DOSAW podsumował wyniki pracy organizacji Towarzystwa w poszczególnych republikach, okręgach i powiatach. Za wydajną pracę — moskiewskiej organizacji DOSAW przyznane zostało pierwsze miejsce oraz przechodni Czerwony Sztandar Komitetu Centralnego DOSAW. Moskwa zdobyła pierwszeństwo już po raz drugi.

Zwycięska organizacja DOSAW, kierowana przez Moskiewski Komitet WKP(b), wiele uwagi poświęca sprawie ciągłego wzrostu szeregów członków DOSAW, powstawania nowych organizacji podstawowych i podnoszeniu wyników wyszkolenia swoich członków. Aktywiści organizacji prowadzą szeroko zakrojoną pracę propagandową i masową, skutecznie szerząc wiadomości o lotnictwie.

Piloci aeroklubu moskiewskiego oświadczyli, że będą się starali z jeszcze bardziej wytężoną pracą bronić tytułu mistrzowskiego po raz trzeci.

IŁ-12 jest standartowym samolotem komunikacyjnym konstukcji inż. Sergiusza Iljuszyna. Samoloty tego typu latają na wszystkich liniach komunikacyjnych „Aeroflotu" skracając wydatnie czas podróży na olbrzymich przestrzeniach ZSRR. W końcu roku 1951 długość powietrznych linii komunikacyjnych w ZSRR przekroczy 250 000 kilometrów.





ENERGIA NIE GINIE

Niejeden z Was, Czytelnicy, gonił na pewno własną czapkę porwaną przez wiatr. Może nawet ten „ktoś“ wypowiedział parę cierpkich słów pod adresem wiatru i na tym koniec.

Koniec? Nie, to dopiero początek! Czy energia wiatru służy tylko do „zdejmowania“ czapek przechodniom? A np. wiatrak? Cóż to jest wiatrak?

Po dłuższym namyśle odpowiecie: urządzenie poruszane siłą wiatru. Zgoda! Ale ujmijmy to bardziej ściśle: wiatrak jest to urządzenie zamieniające energię wiatru na pracę.

Długo i „drętwo“ — odpowie niejeden z Was. Ale właściwie? Przecież właśnie energia wiatru powoduje obrót śmigła (!) wiatraka, które osadzone na osi porusza cały szereg urządzeń. A więc wiatrak jest **silnikiem.**

Że wiatrak nie jest jedynym sposobem zamiany energii wiatru na pracę, tego dowodem są chociażby łodzie żaglowe. Ale cóż to właściwie ma do lotnictwa — zapytacie?

Ma, i to dużo. Trzeba Wam wiedzieć, że w okresie, gdy lotnictwo było jeszcze w pieluszkach, jeden z konstruktorów chciał zastosować do balonu swojej konstrukcji napęd żaglowy. A więc mamy zastosowanie energii wiatru w lotnictwie.

Niewątpliwie można by długo jeszcze przytaczać przykłady. Np. koło wodne jest silnikiem zamieniającym energię wody na pracę. Zapalony materiał wybuchowy wykonuje pracę bardzo gwałtownie.

A więc, zastanówmy się Czytelnicy, co to jest właściwie silnik?

„Coś takiego, co się kręci...“

Silnik jest to urządzenie, które służy do zamiany energii naturalnej (wody, wiatru, węgla itd.) na energię mechaniczną.

O jednym trzeba pamiętać, że żaden silnik nie wytwarza własnej energii, lecz ją przetwarza z innej postaci.

I tak, silnik parowy zamienia energię pary wodnej, silnik elektryczny — energię prądu elektrycznego na ruch obrotowy.



Spytacie, dlaczego najczęściej spotykamy silniki dające nam energię w postaci ruchu obrotowego.



Otóż energia taka jest w technice najłatwiejsza do wykorzystania (bo „przyczepić koło i już jedzie“).



A silnik lotniczy? On przecież nie ma kół, nie jest poruszany wodą itp.?

Otóż silnik lotniczy przetwarza energię... stop! o tym w następnym numerze.

WIKTOR STYBURSKI



Nasza poczta przez 249 numerów wiernie i cierpliwie odpowiadała Wam na wszystkie Wasze pytania. Pozwólcie nam dziś, w poczcie „jubileuszowej“ nie odpowiedzieć na żadne z Waszych pytań. Pozwólcie zadać Wam, drodzy Przyjaciele pytanie: „czy pomyśleliście już kiedy o tym, w jaki sposób możecie nam ułatwić pracę przy udzielaniu odpowiedzi na Wasze pytania, z którymi zwracacie się do redakcji?

Niewątpliwie, wielu z Was zastanawiało się nad tym. Ale czy wszyscy? Poruszając tę sprawę, mamy na myśli przede wszystkim jedno: chcemy w każdej „Poczcie“ udzielić wyjaśnień i odpowiedzieć na zadane pytania — jak największej liczbie Czytelników. I to w sposób możliwie najbardziej wyczerpujący i zrozumiały, nie tylko dlatego, komu odpowiadamy, lecz dla Was wszystkich. Chcemy tak odpowiadać, aby nasze wyjaśnienie, informacja lub pouczenie — było jasne i wystarczające zarówno dla autora listu z pytaniami, jak i dla wielu innych.

Chcemy, lecz... nie zawsze możemy temu sprostać. Dlaczego? — zapytacie. Otóż powodem tego, że nie zawsze możemy, są... właśnie Wasze listy, a właściwie sposób ich pisania.

Aha — krzykniecie — wiemy, zachciewa się wam pewnie pięknego maszynopisu z marginesem i dużymi odstępami wierszy?

Odpowiadamy: Nie! Nie wymagamy, abyście pisali na maszynie!

— No to życzycie sobie zapewne, abyśmy kaligrafowali?

— Nie, kochani! Nie chcemy, abyście koniecznie kaligrafowali!

— Aha, myślicie chyba, że powinniśmy pisać do was na pięknym papierze?

— O nie, Koledzy, nie życzymy sobie tego!

No... to o co wam chodzi, przyznajcie się? — krzykniecie z pewnością, zniecierpliwieni.

Pragniemy, Przyjaciele, abyście poruszali w swych listach sprawy istotnie ważne, a nie zadawali kolejno po 25 pytań (fakt autentyczny) w rodzaju: Z ilu karabinów maszynowych składa się uzbrojenie myśliwca typu „Vampire“? Jaki jest adres tego przystojnego spadochroniarza, którego zdjęcie zobaczyłam na ostatniej stronie 4-go numeru SiM-u? Ile przysiadów trzeba zrobić w gabinecie lekarza, który bada kandydatów na szkolenie szybowcowe?...

Następna sprawa: ograniczajcie w miarę możności ilość swych pytań. Nie jesteśmy w stanie udzielić 25 wyczerpujących odpowiedzi na 25 pytań.

Następnie: piszcie możliwie krótko, jasno, bez wstępów i barwnych zakończeń. Piszcie tak, jak przyjaciel do starego przyjaciela, prosto z mostu, a w ten sposób zrozumiemy Was najszybciej. Unikajcie listów na 5 stron papieru podaniowego!

Piszcie, piórem, ołówkiem (zwykłym lub kopiowym), na zwykłym papierze listowym i kartkach z zeszytu — ale czysto, wyraźnie, czytelnie. Zawsze podpisujcie się imieniem i nazwiskiem oraz podawajcie dokładny adres. Nie używajcie pseudonimów w rodzaju „Mściwy jastrząb“, „Szalony lotnik“ lub „Pirat powietrzny“. Listy podpisane takimi pseudonimami — wyrzucamy do kosza. Tysiąc razy lepsze — zwykłe, proste, wyraźnie napisane nazwisko. Jeśli nie chcecie, by nazwisko Wasze było ogłoszone w Poczcie, napiszcie o tym. Z pewnością zachowamy je w tajemnicy.

Czytajcie uważnie każdą „Pocztę“ nawet wtedy, jeśli nie pisaliście do nas i nie spodziewacie się odpowiedzi. Z pewnością znajdziecie wiele informacji, które Was zainteresują. Na pewno znajdziecie odpowiedzi na różne pytania, które Was nurtują. My zaś unikniemy w ten sposób powtarzania po kilka (a nawet kilkanaście razy różnych wiadomości i informacji.

A w końcu: bądźcie cierpliwi! Listów do „Poczty“ wpływa tak bardzo wiele, że nie zawsze jesteśmy w stanie odpowiedzieć Wam „w następnym numerze“ — jak prosicie.

Sądzimy, że zrozumieliście nas. Do zobaczenia — do następnej „Poczty“.



MODELEM PRZEZ ATLANTYK!?

Lotnictwo czyni z dnia na dzień tak wielkie postępy, że wysuwając obecnie jakiś najbardziej fantastyczny projekt można z reguły być pewnym, że jeśli w danej chwili nie został zrealizowany, to stanie się to za miesiąc lub rok.

Podobnie przedstawia się sprawa w małym lotnictwie. Któż z was przypuszczał, że modele pokonywać będą odległości ponad 100 kilometrów i więcej, kto myślał, że sterowanie radiowe uczyni z modelarstwa przedmiot naukowych badań?

W poniższym artykule chcę zapoznać czytelników z takimi na pozór fantastycznymi rozważaniami.

Rozważmy zagadnienie: czy model latający, wyposażony w silnik spalinowy może przelecieć Atlantyk? Problem dość skomplikowany, ale spróbujmy prześledzić rozważania konstruktora.

Przyglądając się mapie Atlantyku oraz porównując kierunki wiatrów na dwóch półkulach załóżmy, że najkorzystniejszą trasą przelotu jest odcinek między dwiema wyspami: Nową Funlandią, a Irlandią. Odcinek ten wynosi równo 3 100 kilometrów. Pierwszy lot samolotem na tej trasie trwał w roku 1919 około 17 godzin. Nowoczesny samolot komunikacyjny przebywa tę przestrzeń w niecałe 6 godzin.

Powstają pytania: czy przy dzisiejszym stanie techniki małego lotnictwa potrafimy zbudować model, który może przelecieć wspomnianą odległość? Czy zastosowany silnik wytrzyma dość długi czas pracy? Czy jest możliwe zaopatrzyć model w wystarczającą ilość paliwa?

Cała trudność dalekodystansowego modelu leży w tym, aby model nasz przeleciał jak największą odległość, zużywając jak najmniej paliwa. To zależne jest od sprawności silnika i ciężaru modelu.

Załóżmy, że ciężar modelu wyniesie 11,3 kg. Powierzchnia nośna — 1,85 m kw.. Rozpiętość — 4 275 mm. Ciężar paliwa — 7,5 kg. Obciążenie jednostkowe — 61 m kw. g/dcm kw. Moc silnika — 1 KM. Zużycie paliwa — 200 g/KM/godz. Szybkość przelotowa — 48 km/godz. Czas pracy silnika 38 godz. Pojemność silnika — 4 cm sześc. (patrz szkic modelu). Zasięg przy prędkości 48 km/godz — 3 650 km.

Obliczając zużycie paliwa stwierdzimy, że zasięg jest wystarczający, a pozostałe 650 kilometrów pozostawiamy na wszelki wypadek „na zapas", tak zresztą, jak to czynią lotnicy, planujący wielkie przeloty.

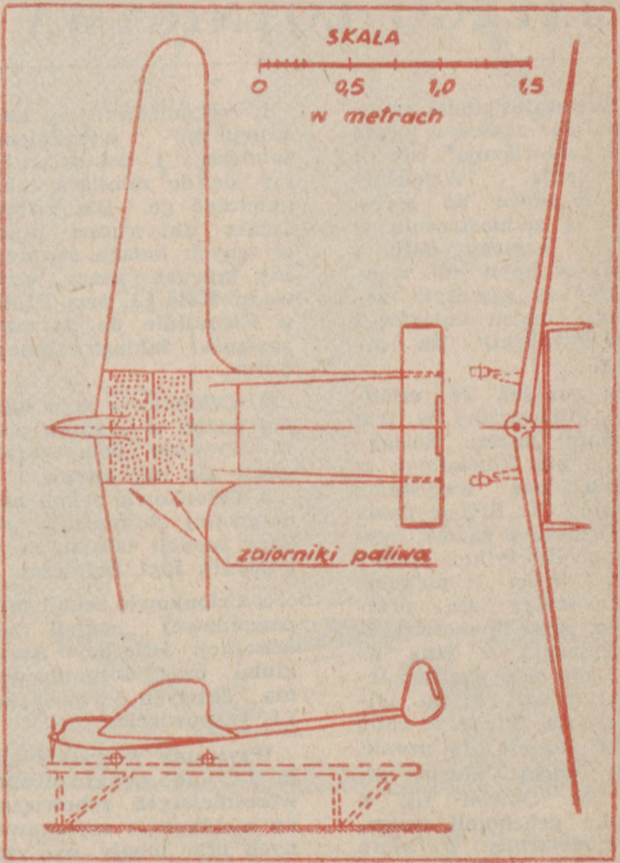
Zużycie paliwa zależy od ciężaru modelu, a więc ciężar całkowity musi być „wyśrubowany" do ostateczności.

Obciążenie mocy na 1 KM wyniesie według obliczeń około 17,4 kg/KM.

Model transatlantycki ze względu na różnokierunkowe wiatry musimy jednak wyposażyć w sterowanie automatyczne (ale nie radiowe), a po prostu kompasowe, które utrzyma model na stałym kursie. To jednak nie wszystko. Model musi posiadać automat regulujący wysokość lotu. Obroty silnika muszą być również dostosowane do szybkości i wysokości lotu. Przeto ster wysokości musimy połączyć z puszką wysokościomierza, ustawiając na przykład maksymalny pułap na 300 metrów; więcej nie potrzeba.

Tyle o mechanizacji. Można by jeszcze „na upartego" dodać regulator równomiernego zużycia paliwa, ale to już przecież drobny detal. Najtrudniejszy byłby bez wątpienia start modelu, toteż do startu warto obmyśleć odpowiednią wyrzutnię, aby zaoszczędzić jeszcze trochę paliwa. Po starcie model nabierze wysokości i równo na określonym pułapie poszybuje w kierunku Irlandii. Bagatelką byłoby rozmieszczenie paliwa w kilku zbiornikach, które z chwilą zużycia paliwa odpadałyby automatycznie, zmniejszając ciężar modelu.

Dobrze, powiecie, a co będzie, jeżeli nasz model złapie po drodze komin i pójdzie na wysokość, gdzie silnik wskutek braku tlenu zatrzyma się? Częściowym zabezpieczeniem będzie automatyczne ograniczanie wysokości, ale to niestety nie rozwiązuje problemu. Wiadomo przecież, że nawet mocno przypikowany model potrafi zginąć w cumulusie.



Zaczynają rosnąć trudności!

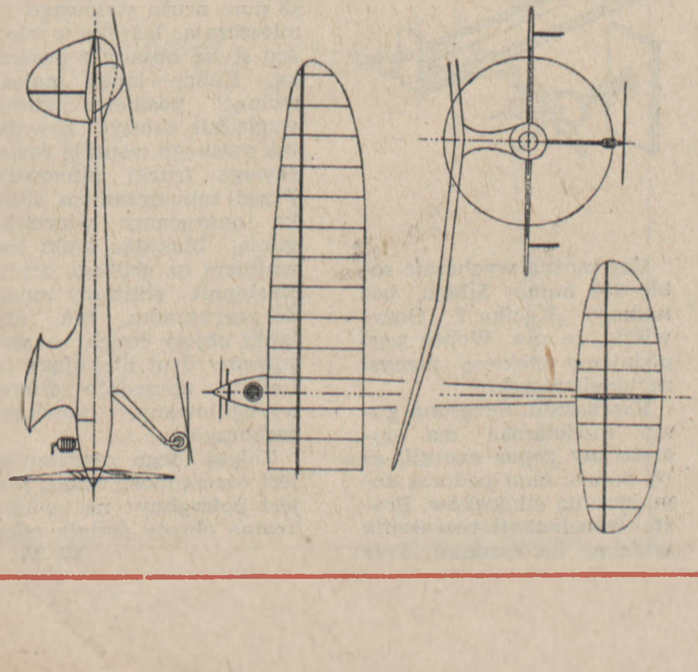
Tak jest. Dalsze rozważania doprowadzą nas do stwierdzenia, że owszem, jesteśmy w stanie zbudować model, który utrzyma się 38 godzin przy nieprzerwanej pracy silnika, ale czy przeleci Atlantyk — to trudno określić.

Cóż rozważania bardzo ciekawe, mimo że na papierze Ale warto spróbować.

Tylko może nie od razu przez Atlantyk a tak na przykład Warszawa — Mińsk Mazowiecki z dokładnym rozpracowaniem możliwości (odległość około 50 km).

Nie zadawalajmy się li tylko 20 sekundową pracą silnika, próbujmy lotów minutowych, godzinowych, a przyjdą z pewnością i loty dalekodystansowe. Przykład modelarzy radzieckich, spośród których Sergiusz Malik jest posiadaczem rekordu odległości wynoszącego 210,62 km jest dowodem, że nie ma rzeczy niemożliwych! L.M.

CO BUDUJĄ MODELARZE?



Model silnikowy konstrukcji instruktora Mieczysława Opalińskiego z Lublina. Startował w zeszłorocznych zawodach ogólnokrajowych.

Rozpiętość — 1 100 mm, wydłużenie — 8, powierzchnia płata — 16 dcm^2, wznios skrzydeł — 19°, kąt nastawienia skrzydeł — 7,5°, profil płata — NACA-6412, rozpiętość statecznika poziomego — 450 mm, powierzchnia statecznika pionowego — 5,4 dcm^2, długość modelu — 760 mm, długość kadłuba — 720 mm, maksymalny przekrój kadłuba — 0,65 dcm^2, pojemność silnika — 2,1 cm^3 (samozapłonowy), moc silnika — 0,1 KM, ciężar silnika ze śmigłem — 170 g, średnica śmigła — 280 mm, skok śmigła — 140 mm, ciężar modelu bez paliwa — 390 g, ciężar modelu z paliwem — 420 g, obciążenie jednostkowe — 19,6 g/dcm^2

Przeciętny czas lotu — 4,5 minuty.

Czy zauważyliście Drodzy Czytelnicy, z jaką dokładnością podajemy wszystkie dane? Prosimy ten przykład traktować jako wzór obowiązujący w SiM-ie!

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

„Obserwator" miał rację, pisząc, że zaszczyty nie tylko obowiązują, ale i zobowiązują. Wzięliśmy sobie te słowa do serca, ponieważ zamieszczenie w SiM-ie naszego listu i zdjęcia w lipcu ub. r. uważamy za zaszczyt, zebrałem moich kolegów i zdecydowaliśmy, że piszemy.

Jest nas już 96 członków. Obiecujemy w tym tygodniu jeszcze dociągnąć do stu. Chciałbym w imieniu nas wszystkich wyrazić Ci SiM-ie naszą wdzięczność i radość, wywołaną nie tylko bogactwem treści i pięknem Twej szaty, ale przede wszyskim tą szczerością i przyjaźnią, z jaką do nas i dla nas piszesz. Jesteśmy pewni, że nie tylko my, ale Simkarze całej Polski umieją ją ocenić.

Nie wiesz pewnie Simie, że Obwód LL w Słupsku uruchomił wreszcie modelarnię, z którą będziemy wytrwale współzawodniczyć, mając za sobą trzy lata doświadczeń, pomoc materialną Komitetu Rodzicielskiego i pełne oparcie w szkolnym ZMP, którego przewodniczący kol. Osiecki Michał jest czynnym i zasłużonym kierownikiem naszego koła już drugi rok.

Wprawdzie zbliża się dopiero kwiecień, ale sądzimy, że na zobowiązania 1-majowe nie jest za wcześnie, jeśli ma być wykonane w 100%.

Oto nasze zobowiązania:

1. zorganizowaliśmy kurs wstępnego wyszkolenia lotniczego i zobowiązujemy się do miesiąca maja ukończyć go. Dla zwiększenia aktywności pracy w innych kołach stworzymy łańcuch pracy, wzywając Koło LL przy PLAG w Koszalinie do zorganizowania takiego samego kursu.

2. Członkowie koła wezmą udział w pracach przy niwelowaniu pola startowego dla szybowców.

3. Członkowie sekcji modelarskiej zorganizują pokazy modeli latających w tygodniu Ligi Lotniczej.

4. Członkowie sekcji propagandowej podjęli się dekoracji świetlicy Aeroklubu oraz zorganizowania dalszych dwóch kół LL w powiecie.

Wzywamy wszystkie koła LL do podejmowania wcześniejszych zobowiązań by meldunki z zaplanowanych prac mogły być złożone przed Pierwszym Maja.

Z Zetempowskim pozdrowieniem „Cześć Pracy"

Czyżewski Ryszard
kierownik sekcji modelarskiej Koła Szkolnego LL przy Państw. Liceum Administracyjno - Gospodarczym w Słupsku.

Oto „kronika" Jubileuszowa. Mimo że jest to najkrótsza kronika w jej historii, ale jak treściwa! Osądźcie sami. Lepiej nie napisałby niżej podpisany.

OBSERWATOR



SOKÓŁ I SFINKS?!

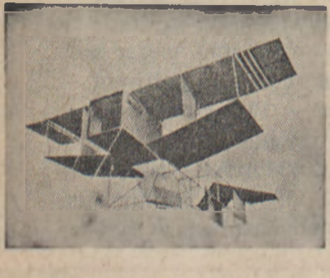
Powyższe zdjęcie nie jest ani zagadką, ani rebusem. „Sokół" to nazwa doskonałego samolotu sportowego produkcji czechosłowackiej, który wykonał lot naokoło Afryki. Zdjęcie nasze przedstawia „Sokoła" w locie nad piramidami egipskimi i słynnym Sfinksem.



	zł
CHRUSTALEW P. — Na amerykańskich lotniskach. Tłum. z ros. J. Przymanowski. Str. 108	3.60
KONIECZNY J. — Na zwycięskim szlaku. Z dziejów pułku lotniczego „Warszawa". Str. 96	2.70
KOŻEDUB I. — W służbie Ojczyzny. Tłum. z ros. J. Dziarnowska. Str. 372	8.40
ORDIN A. — Lotnictwo ZSRR. Tłum. z ros. A. Windholz. Str. 64	2.10
POKRYSZKIN A. — Myśliwiec. Tłum. z ros. J. Przymanowski. Wyd. III Str. 116	4.20
PRZYMANOWSKI J. — Na młodych skrzydłach. Str. 68	2.40
WISZENKOW I. — Oblatywacze. Tłum. z ros. J. Przymanowski. Str. 252.	7.30
ELSZTEIN P. — Szkoła małego lotnictwa. Str. 208	10.50
HUMEN W. — Szybownictwo. Str. 396	19.20
LAPUNOW A. — Rakieta. Tłum. z ros. I. i St. Boberowie. Str. 158	6.30
MIKLASZEWSKI B. W.— Modele latające. Tłum. z ros. J. Przymanowski i A. Windholz. Str. 204	18.00
MINC L. i ĆWIERDZIŃSKI J. Silniki przyszłości. Str. 188	8.10
WOŁKOW A. — Samoloty w walce. Wyd. II. Tłum. z ros. J. Przymanowski. Str. 320	9.90

CZY WIECIE O TYM?

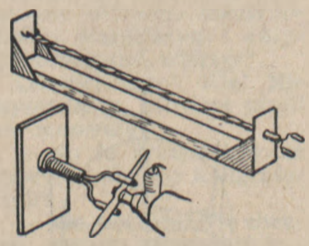
W 1914 roku budowano duże (10 m rozpiętości) latawce o kształtach dwupłatowca do zrzucania ulotek na terytorium zajęte przez wojska nieprzyjaciela (Patrz zdjęcie poniżej).



Na wyspach Polinezji (Pitulu) do niedawna rybacy stosowali w swojej pracy latawce.

Połów ryb odbywał się w ten sposób, że podczas bryzy lądowej (wiatru od strony lądu) wypuszczano latawiec daleko nad morze, przyczepiając do latawca odpowiedniej długości linkę z haczykami na ryby. Z chwilą gdy ryba chwyciła, latawiec tracił gwałtownie wysokość, a rybacy wyciągali na brzeg cenną zdobycz. W ten sposób poławiano najcięższe okazy ryb morskich, bez narażania się na trudy rybołówstwa pełnomorskiego.

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ



Czy można wyobrazić sobie 250 numer SiM-u bez naszego „Kącika"? Oczywiście, że nie. Wobec tego podajemy ciekawy pomysł racjonalizatorski.

Rozrusznik. Skręcona guma modelarska ma dostateczny zapas energii, aby pomóc nam podczas zapuszczania silniczków. Prostej konstrukcji rozrusznik widzimy na rysunku. Trzy deseczki i obsada — to wszystko. Łapki obsady wykonać można z grubego (3 mm) drutu stalowego, umieszczając łożysko w miejscu styku obsady z deseczką. Końce łapek należy owinąć pasmem gumy, względnie założyć kawałki tak zwanego wentyla rowerowego (rurki gumowej). Przed zapuszczeniem silnika nakręcamy wiertarkę gumą, blokując łapki kawałkiem ip. grubego drutu. Następnie zbliżamy model do rozrusznika, tak, aby łapki objęły śmigło — wysuwamy drut blokujący, no i silnik uprzednio dobrze wyregulowany, powinien zaskoczyć.

Zaletą tego rozrusznika jest oszczędność czasu, jaki jest potrzebny na wielokrotne obroty śmigła ręką.

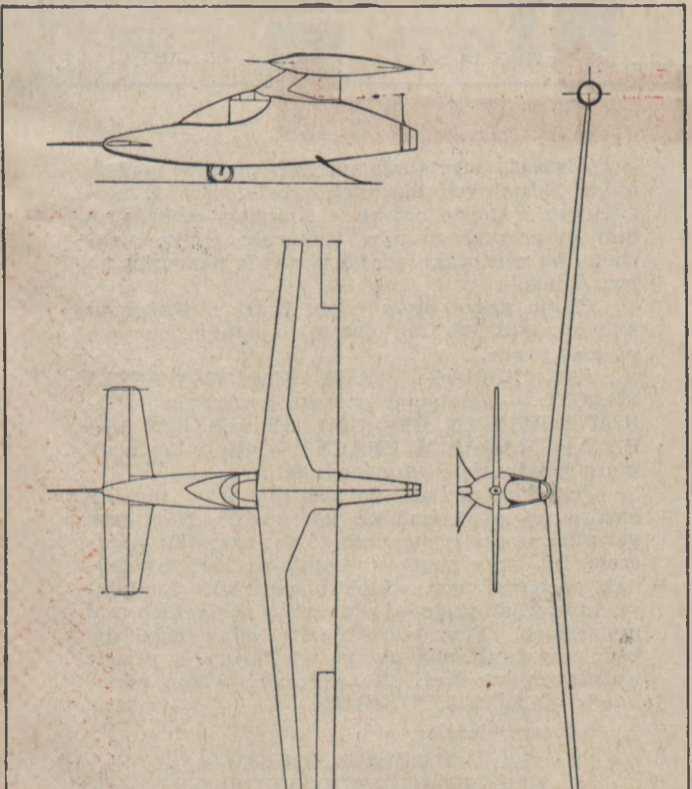
W. W.

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

IS-5 51 1 OD

Ciekawi jesteście zapewne, drodzy Czytelnicy — co oznaczają te tajemnicze litery. Otóż przeczytajcie jeszcze raz uważnie. IS-5 — to oznaczenie fabryczne szybowca „Kaczka", 51 — to rok 1951, 1 — to numer kolejny, a „OD" to pierwsze litery słowa „ODRZUTOWA". Teraz chyba jasne. Nowy samolot odrzutowy przekonstruowany z dobrze znanej „Kaczki". Obok zamieszczono szkic orientacyjny tej nowej maszyny. Jak widać na rysunku, konstruktorzy zachowali układ znanego nam szybowca, dodając jedynie silnik, który z łatwością dało się wbudować w kadłub dzięki otwieranej jego tylnej części.

Jak nas informują korespondenci terenowi, nowa maszyna zostałaby oblatana w dniu pierwszego kwietnia bieżącego roku — gdyby nie to, że samolot z napędem odrzutowym musi spełniać zupełnie inne wymagania aerodynamiczne, aniżeli szybowiec. Dlatego zakłady szybowcowe nie zaprzątają sobie głowy takimi cudami.

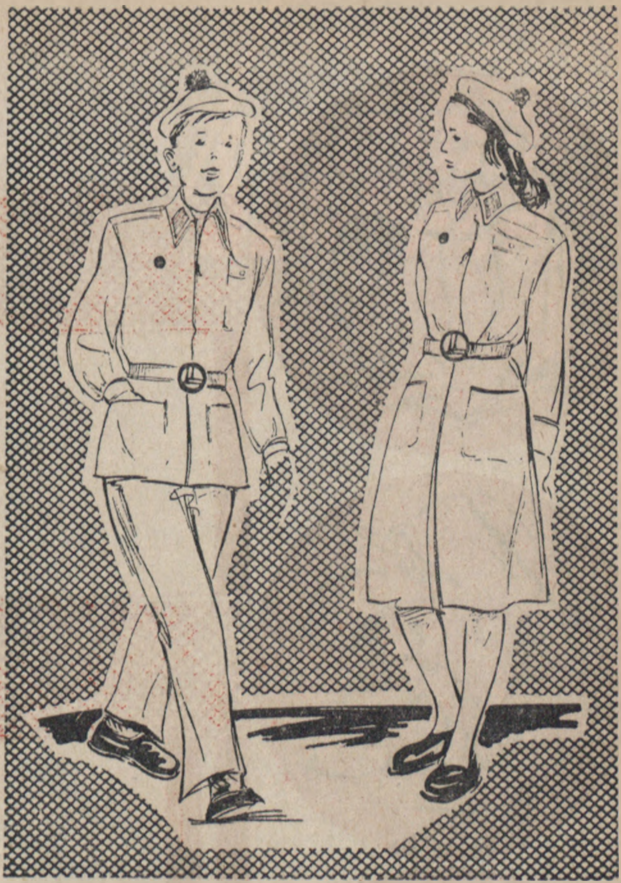


MUNDURY W LIDZE LOTNICZEJ

Już od dawna odczuwało się brak jednolitego umundurowania pracowników Ligi Lotniczej, a przede wszystkim szerokich rzesz naszych członków.

Pragnąc usunąć to zaniedbanie postanowiono od 1 kwietnia bieżącego roku wprowadzić jednolite mundury. Mundury te projektu jednego z artystów-plastyków (członka LL) widzimy na fotografii obok. Zatwierdzając niniejsze projekty umundurowania kierowano się przede wszystkim celowością, a również modnym kolorem (szafir), co nie jest bez znaczenia dla licznych członkiń LL.

Jak widać, mundury charakteryzują się dużymi kieszeniami na lewej piersi. Kieszenie te służą wyłącznie do noszenia książeczki lotniczej. Emblemat LL umieszczono na klamrze paska. Poszczególni funkcjonariusze mają się wyróżniać kolorem beretów. Na przykład dla naczelników zarezerwowano kolor zielony, a dla innych ulega zmianie jedynie kolor pompona na berecie (od białego do czarnego włącznie).



Tak zapewne wyglądałoby ogłoszenie o wprowadzeniu mundurów w Lidze Lotniczej, gdyby nie to, że organizacja zajmuje się w tej chwili znacznie ważniejszymi sprawami, przygotowując swoje placówki do nowego sezonu lotów.

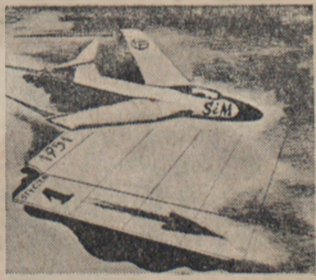
P. E.

ZWYCIĘSTWO W WYŚCIGU Z CZASEM

PODAJEMY KOMUNIKAT SPECJALNY

Czternasty, a dwieście pięćdziesiąty, kolejny numer tygodnika „Skrzydła i Motor" został wydrukowany w dniu 30 marca 1951 roku.

Jeżeli obecnie spojrzycie na datę tego numeru, możecie stwierdzić, że Wasz tygodnik otrzymaliście w aktualnym terminie. Zwyciężyliśmy czas!



Wszystkie klisze do niniejszego numeru wykonała chemigrafia „Domu Słowa Polskiego" w Warszawie.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Nr zam. 528 2-B-28456

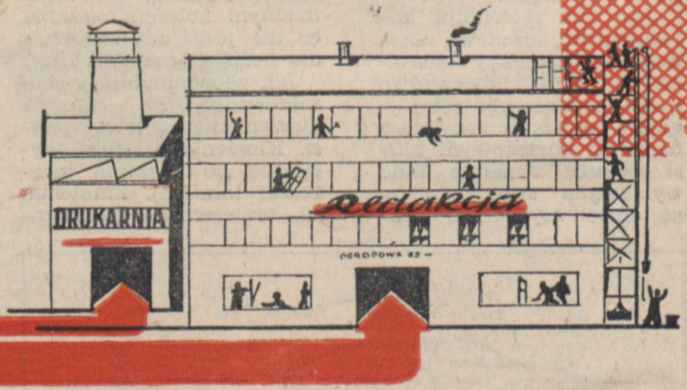


JUBILEUSZOWY
KONKURS SiM-u

Należy już do tradycji SiM-u, że z okazji każdego jubileuszu ogłasza konkurs. Konkursy bywały różne: techniczne, historyczne i literackie. Ale takiego konkursu, jaki ogłaszamy dziś — jeszcze nie było.

Tematem dzisiejszego konkursu jesteśmy my sami — Wy, Czytelnicy i SiM, nasza wspólna praca dla lotnictwa. Rozłóżcie okładkę SiM-u. Poto, by pismo to mogło dotrzeć do Waszych rąk, potrzebna jest praca wielu ludzi. Niektórych z nich widzicie na rysunkach z lewej strony. Są to konstruktorzy, modelarze, uczestnicy Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych, robotnicy i racjonalizatorzy produkcji. Praca części z nich związana jest z SiM-em bezpośrednio, innych zaś pośrednio. Sami jednak chyba zdajecie sobie sprawę, że bez pracy naszych robotników z fabryk i PGR, górników, hutników, robotników ze spółdzielni produkcyjnych — SiM nie mógłby się ukazywać.

Wielu ludzi czeka z niecierpliwością na nasz tygodnik. Spójrzcie na rysunki z prawej strony. Uczestnicy KWWL oczekują z zainteresowaniem nowych tematów do szkolenia. Modelarze z nie-



cierpliwością wyglądają nowych planów modeli, piloci aktualnych dla nich wiadomości. Z niepokojem, a często nawet ze strachem czekają na SiM bumelanci, nieroby i biurokraci. Ze strachem, bo nierzadko znajdują swoje nazwiska na jego łamach.

Pismo nasze czyta wielu ludzi. Każdemu w większym lub mniejszym stopniu pomaga w jego pracy.

JAK POMAGA WAM SIM W WASZEJ PRACY? — oto temat naszego konkursu. JAKIM POWINIEN BYĆ SIM, BY JESZCZE LEPIEJ POMAGAŁ W PRACY? — oto pytania, na które powinniście odpowiedzieć.

Jesteśmy pewni, że każdy z Was mógłby bardzo wiele napisać na ten temat. Niektórzy potrafią nawet wypowiedzieć to wszystko wierszem, lub przy pomocy rysunków. Możemy jednak pocieszyć wszystkich uczestników konkursu, którzy nie posiadają talentów poetyckich, ani malarskich. Przy wyróżnieniu odpowiedzi nie będziemy brali pod uwagę ich formy, a przede wszystkim ich treść. Nagrodzone zostaną odpowiedzi NAJTRAFNIEJSZE.

Rzucamy hasło:

**KAŻDY CZYTELNIK SiM-u
UCZESTNIKIEM KONKURSU!**

Najtrafniejsze odpowiedzi zostaną nagrodzone. Wśród nagród, których dokładny spis podamy w następnym numerze, znajdują się: aparat fotograficzny, silniczek modelarski, bezpłatne przeloty samolotem i wiele innych.

Termin nadsyłania odpowiedzi upływa z dniem 30 kwietnia br. Nie zwlekajcie więc, a natychmiast przystępujcie do pracy. Najlepsze Wasze prace wydrukujemy w SiM-ie!

REDAKCJA SiM-u